

DÉCOLLAGE PAR VENT FORT : "MAGIC BOULET"

JUSQU'À 20 KM/H DE VENT, TOUTES LES TECHNIQUES DE DÉCOLLAGE CONNUES FONCTIONNENT BIEN ET LA RÉUSSITE DU DÉCO DÉPEND DE NOTRE CAPACITÉ À PRODUIRE UNE GESTUELLE PRÉCISE ET BIEN COORDONNÉE. AVEC 5 KM/H DE PLUS LES CHOSSES SE COMPLIQUENT...



Photo Marc Boyer

A PARTIR de 30 km/h de vent, il faut vraiment être très au point dans sa technique et il faut absolument adapter sa méthode aux paramètres essentiels que sont l'origine du vent, sa trajectoire, le profil et la topographie de la pente du décollage. Le problème principal d'un décollage par vent fort est la tenue de l'aile au sol et la gestion de sa puissance.

Je vole très souvent sur le site de Ager en Catalogne, où nous avons l'habitude de décoller avec 25 à 30 km/h de brise. Que se soit en aile solo ou en bi-place, nous pratiquons la même méthode, que je m'amuse à dénommer "Magic Boulet". Elle offre 2 avantages :

- l'aile a une meilleure tenue au sol avant le gonflage.
- elle s'élève avec nettement moins de puissance.

La construction de l'aile se fait progressivement, par le centre, générant nettement moins de puissance. La portance arrive moins vite et l'aile tire beaucoup moins fort lors de son élévation. Au fur et à mesure qu'elle se met en forme, il suffit d'avancer vers la voile pour gérer sa traction et contrôler sa vitesse de montée. Ce remplacement, s'il est bien réalisé, nous épargne de faire une tempo à

la commande. C'est important car avec un vent fort, faire une tempo pour contrôler un lever de voile trop rapide a pour effet d'arracher le pilote du sol ! **Insistons : c'est souvent à cause d'un mauvais remplacement que le pilote est obligé de temporiser son aile, se fait arracher du sol et parfois twister.**

Je vais vous expliquer en détails cette méthode que nous

utilisons systématiquement depuis des années. Nous n'avons rien inventé : j'ai déjà vu, ailleurs qu'à Ager, des pilotes utiliser cette technique. Elle peut être également très utile en montagne et sur la neige, surtout pour celui qui partira en dernier et n'aura donc plus personne pour l'assister et éventuellement neutraliser son aile en cas de gonflage involontaire. Je vous incite à l'essayer, c'est vraiment efficace et c'est à la portée de n'importe quel pilote déjà à l'aise sur le déco face voile.

COMMENT FAIRE ?

On prépare sa voile classiquement (si possible dans un coin du déco protégé du vent). Prenez l'habitude de clarifier les commandes de freins (qui sont la cause numéro 1 des clés). Démêler une à une chaque suspente ne sert à rien : allez à l'essentiel en vérifiant le bon démêlage des commandes de freins avec les arrières. Puis on s'attache à la sellette (ou au cocoon) et on se met face voile. Maintenant il s'agit de disposer sa voile avec méthode. Pour cela, on avance jusqu'à la voile en lovant le suspentage. Maintenant la voile est en boule, posée sur le sol : veillez à lui donner une forme bien symétrique et à ranger toutes ses cellules, une à une, en empilant les nervures au niveau des renforts du bord d'attaque, comme vous le faites lorsque vous pliez votre aile.

Ouvrez bien les bouches de bord d'attaque des 4 ou 5 caissons centraux et vérifiez que les bouts d'ailes ne sont pas cravattés. Repliez les plumes sur leur intrados, les suspentes bien à l'intérieur du tissu.

L'aile ainsi préparée est assez stable au sol et n'a pas tendance à vouloir se gonfler toute seule. Cependant à partir de 25-30 km/h de vent, si vous le pouvez, mettez un assistant juste derrière et au-dessus de l'aile pour neutraliser un possible gonflage intempestif, même si ce risque est beaucoup moins marqué que lorsqu'on dispose toute l'aile ouverte au sol en pleine fenêtre comme dans une

préparation classique. (En effet, une aile entièrement ouverte et en pleine fenêtre développe déjà de la portance, tire fort son pilote et peut très facilement monter. Plusieurs tours de commandes sont alors indispensables pour neutraliser l'aile).

Maintenant, rejoignez l'endroit choisi pour décoller, et posez la voile ainsi préparée, en calculant cet endroit en fonction de :

- l'inclinaison de la pente,
- la force du vent,
- la distance de remplacement que l'on va parcourir lors de la construction de l'aile.

Sur des décollages assez plats avec une rupture de pente, attention de ne pas vous mettre trop en arrière de la rupture car en fin de levée de voile, vous vous retrouveriez coincé dans le vent. De plus, le terrain étant plat ou très peu incliné, vous n'aurez pas d'appui stable au sol et vous allez vous faire tirer en arrière du déco.

Si à l'inverse on se met trop bas dans la pente, c'est beaucoup moins gênant. Il vaudra donc mieux se mettre trop bas plutôt que trop haut.

Maintenant vous pouvez descendre dans la pente en délovant votre suspentage. Vous

prenez vos commandes et vos élévateurs avants comme d'habitude. Si vous avez un kit oreilles et des avant dédoublés, prenez uniquement les avants centraux (sur les ailes modernes il n'y a plus que 1 ou 2 suspentes sur ces avants).

Ne faites pas de pré-gonflage (votre suspentage a été déjà vérifié), sinon vous allez vous retrouver avec votre aile complètement ouverte en pleine fenêtre ! Justement ce que l'on veut éviter !

Restez concentré en attendant le bon créneau. Prenez le temps

A propos du pré-gonflage

Utile pour vérifier le démêlage des suspentes et partiellement remplir sa voile. Facile à réaliser à partir de 10 km/h de vent et jusqu'à 20 km/h. Mais au-delà de 20 km/h, cela se complique, surtout si le pilote lève trop sa voile (plus de 30°), qui développe alors beaucoup de portance. Il faut alors la neutraliser et au final elle retombe lourdement au sol, sans forme. Les suspentes sont clarifiées mais l'avion est cassé car l'aile s'est vidée de son air et n'a plus de forme.

Sur un pré-gonflage, le bord de fuite ne doit pas quitter le sol. Quand vous faites retomber l'aile au sol, gardez toujours les suspentes en tension et avancez vers elle pour accompagner sa chute progressivement. Elle doit retomber au sol en douceur car si elle tombe brutalement, elle se vide de son air et le bord d'attaque retombe sur l'intrados.

A savoir

- C'est le phénomène de portance auquel on oppose notre poids qui permet l'élévation de l'aile et non pas la traction que nous exerçons sur les avants. L'action sur les avants permet juste d'affiner le mouvement de lever de voile.
- Sur un déco pleine fenêtre voile entièrement ouverte, plus vous vous décentrez et plus votre aile vous tirera vers le bord de fenêtre. Vous vous ferez ainsi moins tiré. En se décentrant de seulement 30°, on diminue de façon notable les forces de traction de l'aile. Quand on met l'aile complètement en bord de fenêtre, on parle de la méthode du Cobra.
- Le Cobra est très efficace pour gérer la puissance de l'aile. Là aussi on effectue une construction de l'aile très progressive qui a pour effet de réduire les forces de traction. Inconvénient : il faut un décollage assez large et un sol offrant de bons appuis. A Ager, par exemple, avec le gravier et les petits cailloux, on manque de stabilité au sol et on a vite fait de glisser. La méthode Cobra n'est pas très adaptée au décollage en biplace, le passager gênant l'indispensable remplacement latéral.

"Le problème principal d'un décollage par vent fort est la tenue de l'aile au sol et la gestion de sa puissance."

de visualiser vos actions à venir. Voilà le bon créneau : vous faites exactement ce que vous avez l'habitude de faire, avec en plus la possibilité de stopper le lever de voile au départ si vous décelez une clé dans vos suspentes. Et là que se passe-t'il ? L'aile se construit par les cellules du centre et s'élève en nous tractant beaucoup moins. Au fur et à mesure que la portance augmente, on s'avance vers la voile. Quand le remplacement est bien adapté, il n'y a plus de tempo à faire. Lors de l'élévation, on peut agir sur les deux commandes pour enrayer une éventuelle dissymétrie de mon-

tée de voile. La voile construite et stable à votre verticale, vous pouvez vous retourner comme vous savez le faire.

La méthode qui fait référence aujourd'hui est celle où l'on prend les deux avants dans une main, l'autre main agissant sur une commande et crochétant du doigt l'autre drisse de frein. J'appelle cette prise de drisse avec les doigts, la gâchette qui, comme son nom l'indique, pourra nous servir une fois pour enrayer une dissymétrie lors de la montée de l'aile. On peut ainsi agir simultanément sur ses avants, utiliser une commande de frein et avoir une action sur l'autre drisse de frein.

Maintenant essayez, vous verrez, c'est vraiment très efficace...